

Indicateur du Marché du Transport

(Transport Market Monitor)

Augmentation des prix du transport de 13,5 % durant le T2 2010

Edition : 4 (août 2010)



Ce document confidentiel est la propriété de Capgemini et TRANSPOREON

La réception du présent document vaut accord et acceptation du caractère confidentiel de son contenu. Le présent document et l'ensemble des informations qu'il contient sont la propriété de Capgemini Consulting et TRANSPOREON.

La reproduction ou la diffusion même partielle du présent document, par quelque moyen que ce soit, est interdite sans l'accord écrit préalable de Capgemini Consulting et TRANSPOREON, à l'exception des copies réalisées ou diffusées en interne par le client aux fins d'évaluation des informations contenues.

Les informations contenues dans le présent document sont considérées comme confidentielles et protégées contre toute divulgation et leur diffusion offrirait un avantage substantiel aux concurrents et aux fournisseurs proposant des services similaires. Le présent document comprend des descriptions de connaissances, méthodologies et concepts obtenus au prix de sensibles efforts de recherche et de développement entrepris par Capgemini Consulting et TRANSPOREON. La reproduction du présent document, ou de toute copie ou de tout extrait dudit document aux fins de diffusion externe au client est interdite sans le consentement exprès et écrit de Capgemini Consulting et TRANSPOREON.

La politique de Capgemini Consulting et de TRANSPOREON consiste donc à interdire l'utilisation ou la diffusion des informations contenues dans le présent document à des fins autres que celles d'une évaluation de son contenu destinée à servir de base à l'évolution interne d'un produit et le contenu ci-inclus n'est pas considéré comme susceptible d'être diffusé en vertu de la loi relative à la liberté de l'information. Le client est autorisé à conserver le présent document et le contenu associé fourni avec le présent document aux fins d'usage interne.

© Capgemini Consulting/TRANSPOREON 2010

Hausse des prix de 13,5 % en raison de la diminution de la capacité disponible

Ce rapport est la quatrième édition de l'Indicateur du Marché du Transport qui suit l'évolution des tarifs du transport routier européen, y compris les chiffres du deuxième trimestre de 2010 :

- Les prix du transport ont augmenté de 13,5 % durant le T2 2010, par rapport au T1 2010.
- Pour la première fois, les prix reviennent aux niveaux de la période antérieure à la crise, à savoir le S1 2008.
- La diminution significative de la capacité disponible est sans aucun doute l'un des principaux facteurs de l'augmentation des prix : l'indice de capacité a diminué de 44 % entre le T2 2010 et le T1 2010.
- Après une baisse des prix durant l'été, les auteurs prévoient que la tendance à la hausse des prix va reprendre à partir de septembre.
- Compte tenu de l'évolution des prix que nous observons dans cet indicateur, les stratégies traditionnelles d'approvisionnement risquent de ne pas apporter les avantages financiers attendus par les directeurs logistiques.
- Tant les perspectives économiques que le plan de développement durable justifieront l'adoption de stratégies nouvelles et innovantes de sourcing.

Ce rapport est la quatrième édition de l'Indicateur du Marché du Transport. Chaque trimestre verra une nouvelle édition faire le bilan des évolutions des trois derniers mois et aborder d'autres thèmes en rapport avec le transport.

Telles sont les conclusions de l'Indicateur du Marché du Transport, une publication trimestrielle proposée par TRANSPOREON et Capgemini Consulting, dont l'objectif est de suivre les dynamiques du marché du transport.

La faible capacité disponible entraîne une hausse des prix de 13,5 %

Cette section de l'Indicateur du Marché du Transport suit les évolutions des prix et de la capacité à plus long terme pendant une période de plusieurs années.

Le T2 2010 (voir tableau 1) montre une hausse des prix de 13,5 % (indice 100.9) par rapport au premier trimestre de 2010 (indice 88.9). Pour la première fois depuis la crise, l'indice des prix a dépassé la barre des 100. Autrement dit, les prix sont revenus au niveau observé dans la période antérieure à la crise, à savoir le S1 2008.

Bien qu'une augmentation des prix soit attendue (voir l'édition 3 de l'Indicateur du Marché du Transport), l'augmentation de 13,5 % est

la plus importante depuis le début de notre étude en janvier 2008.

La diminution significative de la capacité disponible est sans aucun doute l'un des principaux moteurs de la hausse des prix : l'indice de capacité a diminué de 44 % (48,1 point d'indice) entre le T2 2010 et le T1 2010. Le chiffre de l'indice de capacité du T2 de 61,3 est au niveau le plus bas que nous avons mesuré depuis janvier 2008. Bien que le prix des carburants et le coût de la main-d'œuvre aient également augmenté depuis le T1, leur impact est relativement inférieur (voir le tableau 7 pour une comparaison de l'indice de prix et de l'indice diesel).

Quels pourraient être les principaux facteurs de la diminution de la capacité disponible et de l'augmentation correspondante des prix ?

Les auteurs de ce rapport considèrent que la diminution de la capacité s'explique par plusieurs raisons. La plus importante serait assurément l'augmentation de la demande de transport. Celle-ci est induite par la tendance économique positive : les ventes sont en hausse, les volumes de production augmentent et les affréteurs réapprovisionnent leurs supply chain. Un deuxième facteur pourrait être la conversion modale, visant à renoncer au transport routier, qui a été interrompue ou inversée pendant la crise. Les affréteurs n'ont pas déplacé leurs volumes du transport routier vers le transport ferroviaire ou navigable en raison des prix compétitifs du transport routier et l'inverse pourrait au contraire s'être produit, conduisant à une demande supplémentaire. Du côté de l'offre, les transporteurs ont significativement réduit leurs capacités pendant la crise et envisagent les nouveaux investissements avec prudence. Les chiffres des ventes de nouveaux camions en Europe sont modestes également : ils montrent une tendance à la hausse mais les volumes sont toujours inférieurs à l'année dernière.

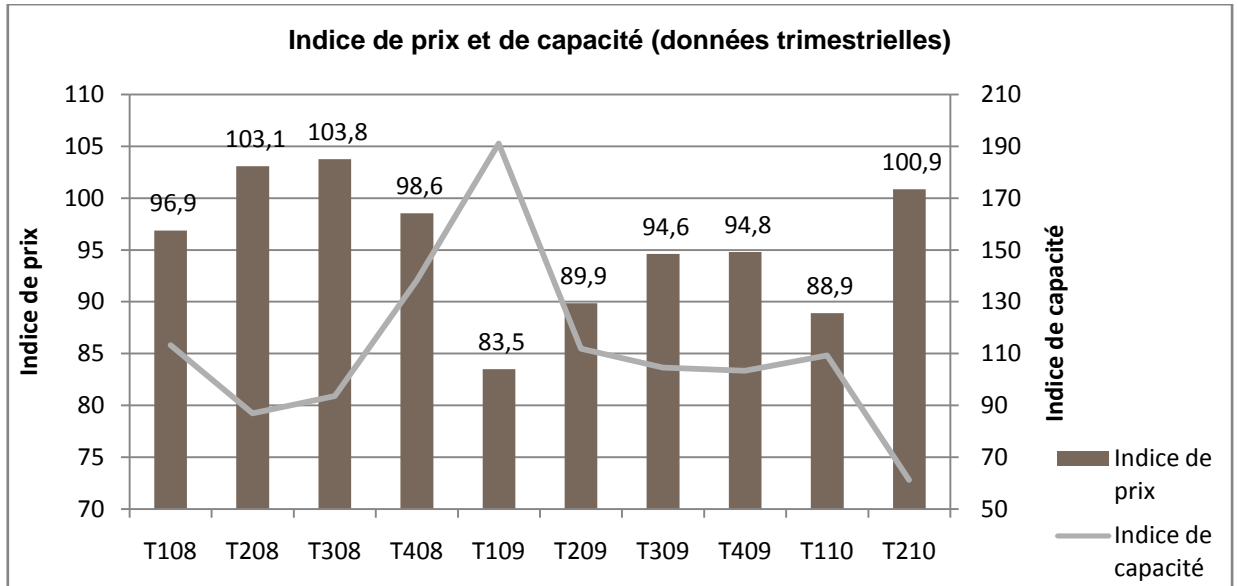
Tous les indices dans ce rapport sont basés sur la plateforme logistique TRANSPOREON, à l'origine d'un volume de transport de plus de 2 milliards €, couvrant tous les pays européens.

Les informations sont publiées anonymement à partir de la plateforme et analysées par Capgemini Consulting.

L'indice de prix est calculé par comparaison avec le prix moyen au kilomètre dans le temps.

L'indice de capacité est calculé en comparant le nombre moyen d'offres en réponse à une demande de transport dans le temps.

Tableau 1 : Indices de prix et de capacité, trimestriels (T1 2008 – T2 2010)



Pour tous les indices, les chiffres moyens de la période de janvier 2008 à juin 2008 ont été utilisés comme base à la comparaison (Index 100).

Les chiffres dans l'Indicateur du Marché du Transport remontent à janvier 2008: le premier point de mesure des chiffres d'indice. Dans les éditions futures, la fenêtre temporelle sera étendue en conséquence.

Une comparaison entre le T2 2010 et le T2 2008 révèle clairement que l'indice des prix est inférieur de 2,2 points d'indice au niveau antérieur à la crise, il y a deux ans.

La période estivale de juillet-août est supposée ralentir la tendance à la hausse des prix du transport. Les transporteurs répondront également à la tendance positive de la demande et augmenteront leurs capacités. Par ailleurs, les transporteurs essaieront de suivre les fournisseurs en exercice qui annoncent des hausses de prix de 3 à 5 % pour améliorer leur rendement.

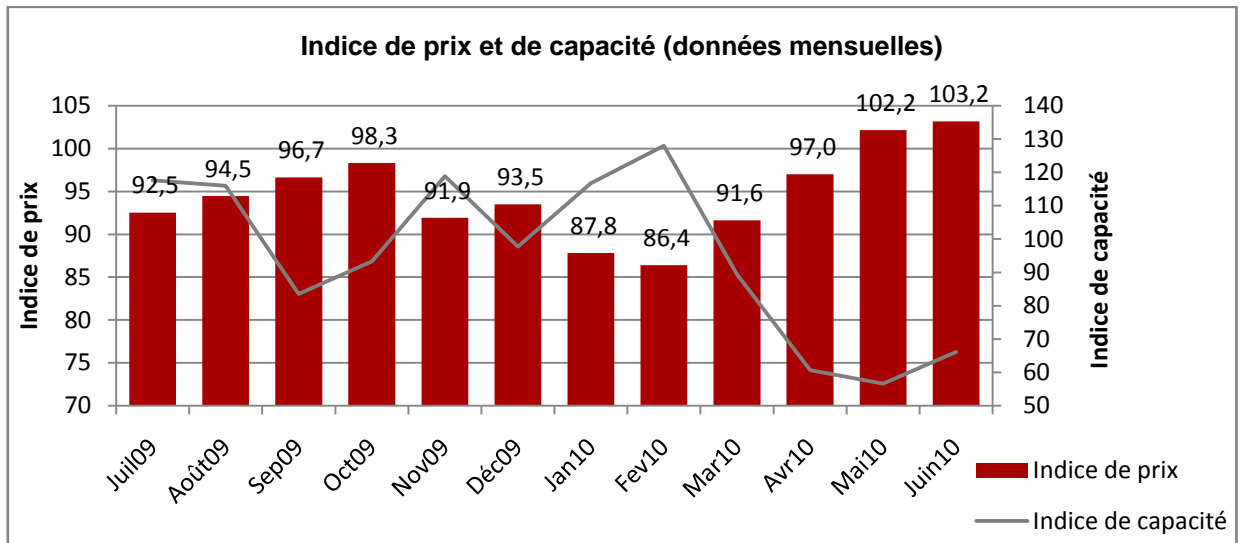
Après le ralentissement pendant les mois de juillet-août, les auteurs prévoient que la tendance à la hausse des prix va reprendre à partir de septembre.

Il est difficile de prévoir si l'indice des prix va franchir la barre des 100 pendant le S2 2010. Le T2 2010 pourrait avoir connu un pic en raison de la dynamique du marché ainsi la demande et la capacité pourraient être mieux alignées durant la deuxième partie de cette année. Toutefois, les niveaux des coûts sont supposés augmenter aussi, à la fois pour le diesel et pour la main-d'œuvre. Les organisations sectorielles expriment leurs préoccupations à propos d'une pénurie prévue de chauffeurs qualifiés.

La dynamique observée de février à mai ralentit en juin

Cette section de l'Indicateur du Marché du Transport présente les évolutions mensuelles des prix et de la capacité au cours des 12 derniers mois. Le tableau 2 illustre que l'augmentation des prix est en cours depuis février et montre un ralentissement en juin.

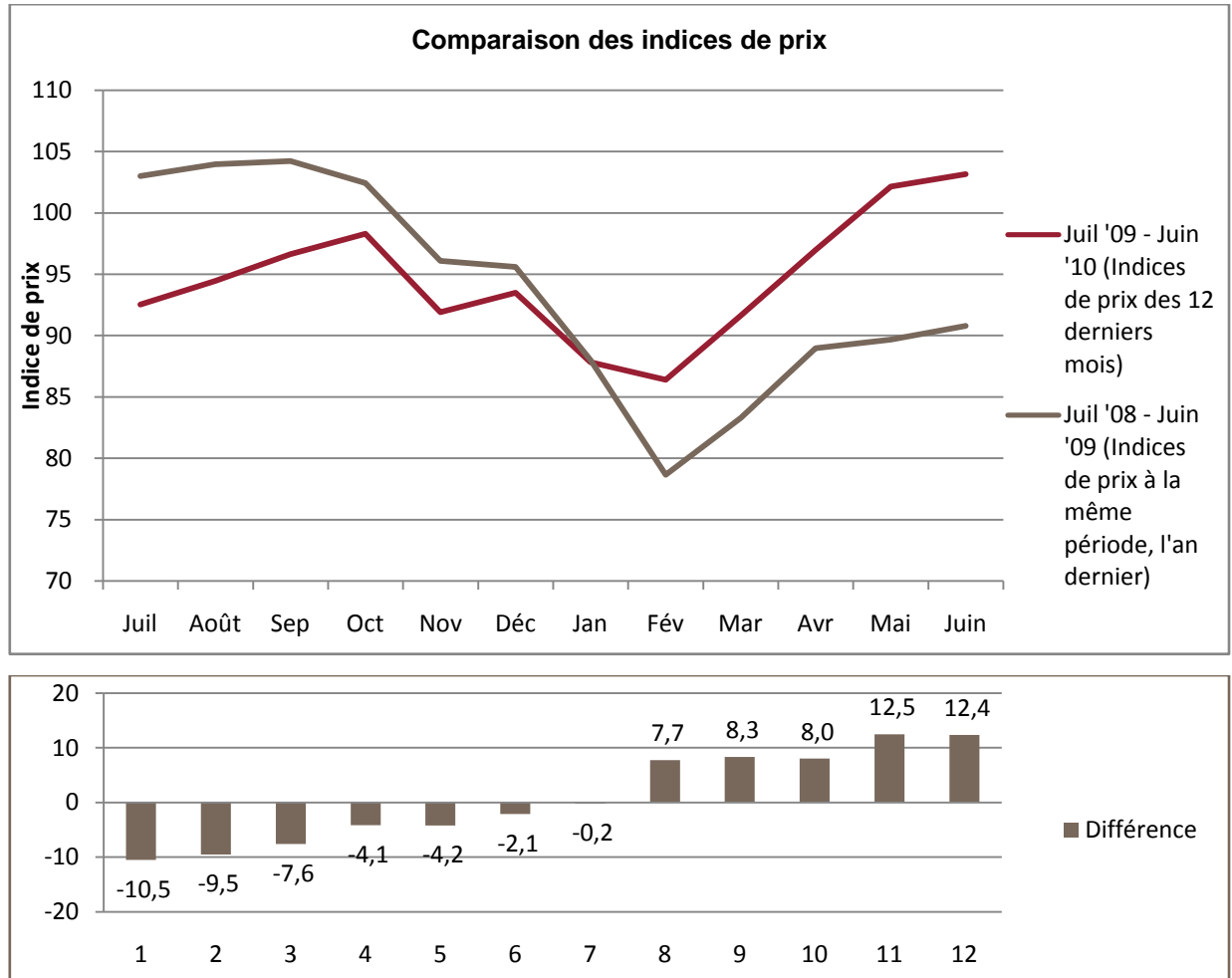
Tableau 2 : Indice de prix et de capacité, mensuels (juillet 2009 – juin 2010)



Depuis février, l'indice de capacité a chuté en 3 mois de son niveau le plus élevé au cours des 12 derniers mois (128.0) au niveau le plus bas en mai (56.7). Le dernier mois du T2 a montré une augmentation de la capacité disponible : l'indice de capacité est passé à 66,2 en juin, contre 56,7 en mai.

Le tableau 3 compare les développements mensuels de l'indice de prix, pendant les 12 derniers mois, avec la même période un an auparavant. Depuis janvier 2010, l'indice de prix a rejoint le niveau de l'année précédente et l'a clairement dépassé à présent. Pendant les mois de mai et juin 2010, l'indice de prix était supérieur de plus de 12 points d'indice par rapport à la même période l'année précédente (en pourcentages, le prix du transport était approximativement supérieur de 14 %).

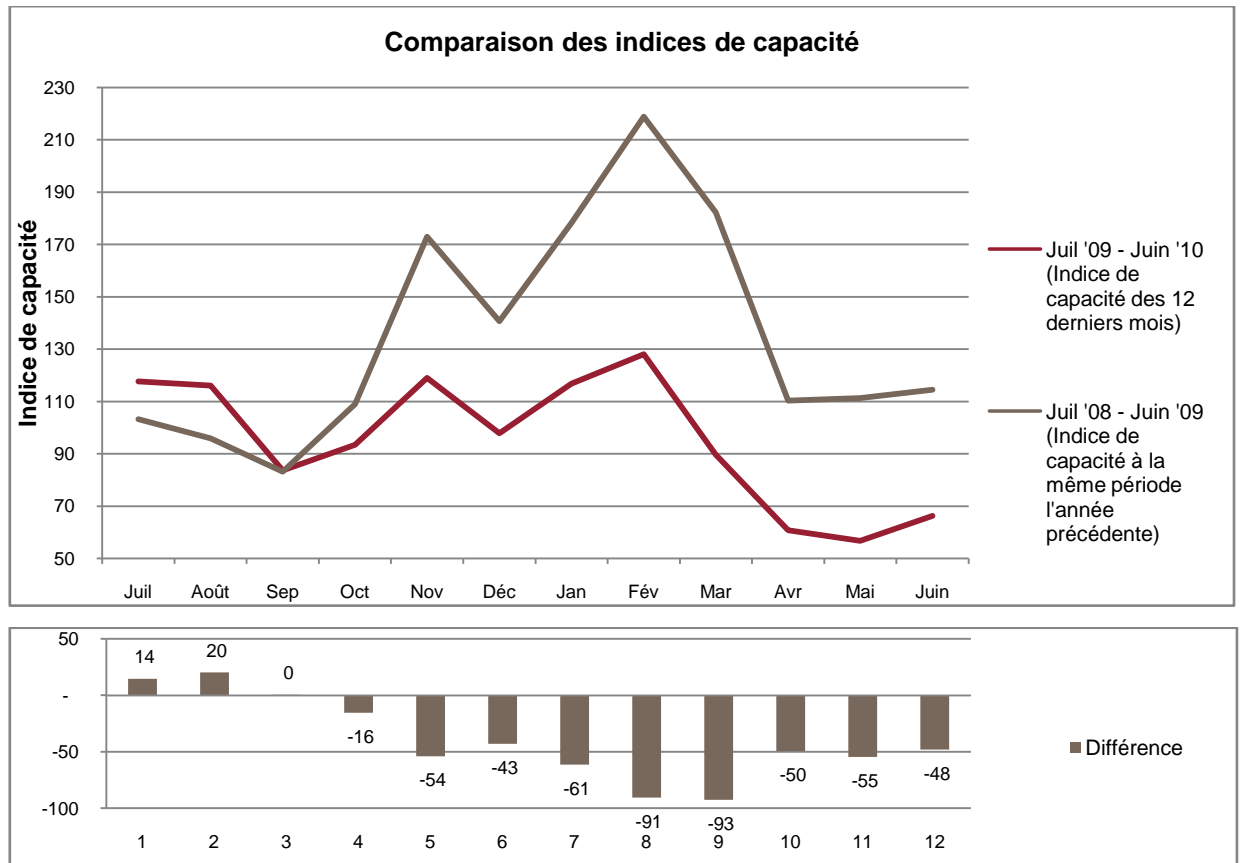
Tableau 3 : Comparaison des indices de prix, mensuels (juillet 2008 – juin 2010)



L'année dernière, les prix ont augmenté de juillet à octobre, avant d'amorcer un déclin d'octobre aux 2 premiers mois de 2010. En supposant que cette évolution soit en partie saisonnière, c'est également une indication que les prix peuvent toujours augmenter pendant le prochain trimestre, avant un déclin durant le T4 2010.

Le tableau 4 compare les développements mensuels de l'indice de capacité, pendant les 12 derniers mois, par rapport à la même période un an auparavant. Après septembre 2009, l'indice de capacité est passé sous le niveau de l'année précédente. L'évolution de l'indice de capacité est saisonnière. Dans la dernière édition, nous avons souligné les pics de capacité durant les mois de novembre et février. La diminution de la capacité disponible qui s'est amorcée en mars 2010 et s'est poursuivie jusqu'en juin est une évolution que nous avons observée également l'année dernière. Nous pouvons prévoir une nouvelle ruée sur les capacités en septembre qui pourrait avoir un impact aussi sur les prix du transport.

Tableau 4 : Comparaison des indices de capacité, mensuels (juillet 2008 – juin 2010)



Différents indices par secteur d'activité

L'analyse de l'indice des prix par secteur d'activité pointe les différences pour chaque secteur. Le tableau 5 en fournit une illustration au moyen d'un graphique.

Les analyses effectuées par secteur d'activité soulignent le fait que la dynamique du transport est commune à l'ensemble des entreprises, même si les tendances peuvent être différentes et la dynamique plus forte ou plus faible dans les entreprises prises individuellement.

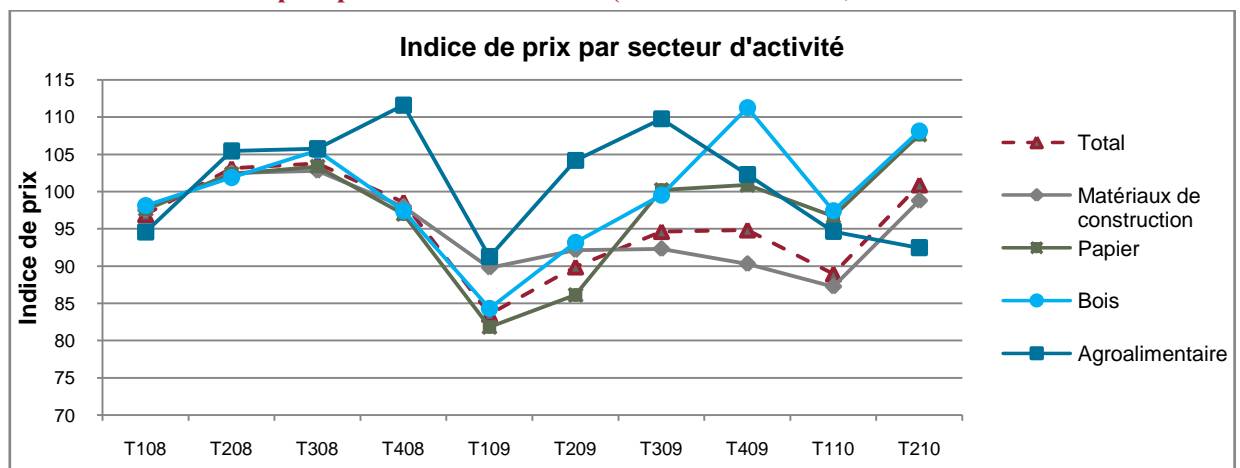
L'indice de prix du secteur agroalimentaire s'est éloigné des autres secteurs pendant le T2 2010, étant donné que c'est la seule branche qui n'ait pas affiché de tendance à la hausse. Il pourrait s'agir d'une correction du marché étant donné que l'indice avait été relativement élevé par rapport à d'autres secteurs : en comparaison avec l'indice de base 100 (les prix moyens dans ce secteur pendant les six premiers mois de 2008), ces hausses de prix ont été plus importantes. Cet écart a aujourd'hui disparu.

Tant dans le secteur du bois que dans celui du papier et de l'imprimerie, il apparaît que, depuis le T2 2009, les hausses de prix ont été plus importantes, en comparaison avec l'indice global.

La situation durant le T2 2010 montre que tous les indices par secteur sont situés dans les 10 points d'indice de la moyenne.

Remarque: La plateforme TRANSPOREON gère le transport pour la quasi-totalité des secteurs d'activité. Pour cette édition de l'Indicateur du Marché du Transport, quatre différents types d'industrie ont été analysés.

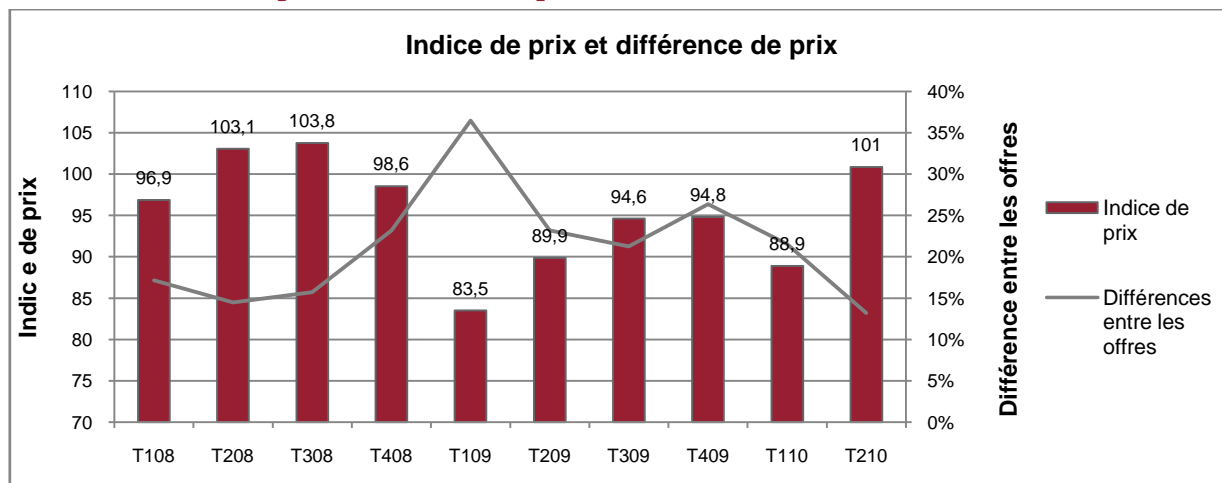
Tableau 5 : Indice de prix par secteur d'activité (T1 2008 - T1 2010)



Moins de différences de prix en raison de la faible capacité disponible

Cette section explique plus avant la dynamique du transport en analysant la différence de prix entre l'offre tarifaire moyenne la plus haute et la plus basse pour chaque demande de transport.

Tableau 6 : Indice de prix et différence de prix (T1 2008 – T1 2010)



Le tableau 6 indique que les différences de prix entre l'offre de prix la plus élevée et la plus basse par transport ont encore diminué durant le T2 2010 pour atteindre 13,2 %. L'atténuation des différences de prix démontre l'effet de la faible capacité disponible sur le marché. Compte tenu de l'alignement de la demande et de l'offre de transport, les différences de prix sont supposées se creuser à nouveau.

Le diesel n'a pas été le principal moteur de l'augmentation des prix du T2

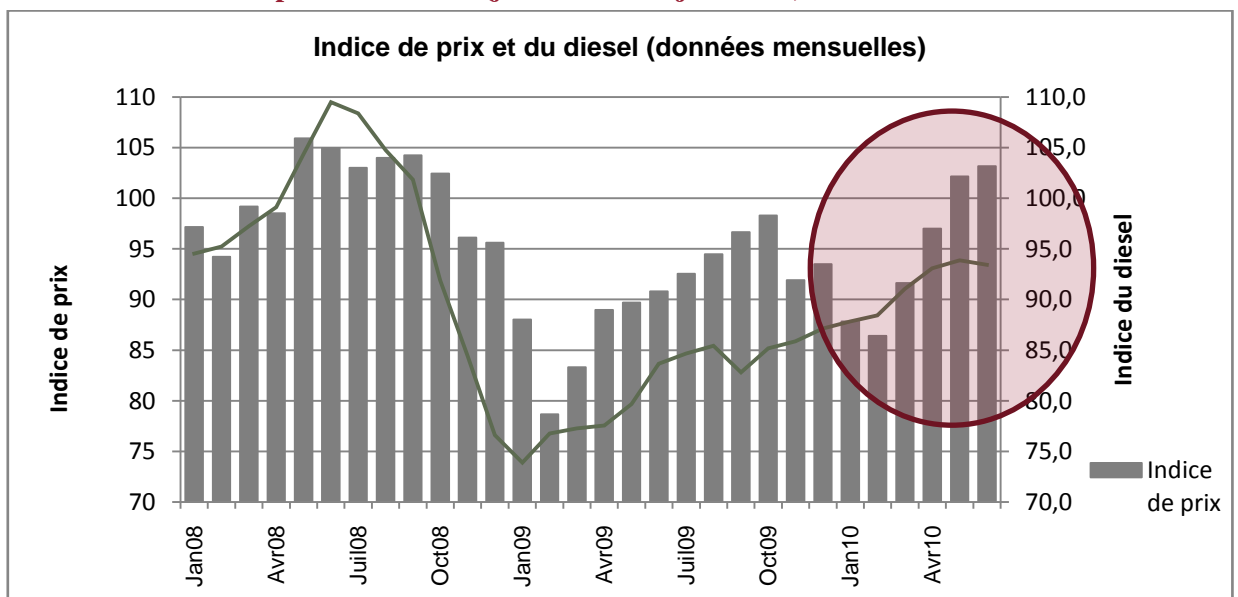
Dans cette édition, encouragés par les réponses positives des abonnés à l'Indicateur du Marché du Transport, nous avons comparé aussi l'indice des prix avec l'indice du diesel (voir le tableau 7). En général, l'évolution de l'indice du diesel s'avère suivre un tracé similaire à l'indice de prix, indiquant clairement l'impact du prix du diesel sur les coûts et, dès lors, sur les prix.

L'analyse de l'indice de prix et de l'indice du diesel pendant les mois de 2010 révèle que le diesel pourrait avoir gonflé les prix pendant les premiers mois. Cependant, l'évolution des prix que nous avons observée en mai et juin se distingue clairement étant donné que la capacité pourrait avoir été le facteur déterminant.

Pour l'indice du diesel, les chiffres moyens de janvier 2008 à juin 2008 ont été fixés comme base de la comparaison (indice 100), similaire aux autres Indices utilisés dans ce rapport.

Le calcul de l'indice du diesel est basé sur les prix du diesel en Allemagne, obtenus sur www.benzinpreis.de. Nous considérons que l'évolution de l'indice, basée sur les chiffres précédents, est représentative pour l'Europe aux fins du présent rapport.

Tableau 7 : Indice de prix et du diesel (janvier 2008 – juin 2010)



Les nouvelles stratégies de transport vont évoluer

A mesure que la fin de 2010 approche, de nombreux directeurs logistiques sont confrontés à de nouvelles réunions budgétaires, envisagent de nouveaux appels d'offres pour leurs contrats ou travaillent à des stratégies de transport à moyen et long terme. Comment le prix du transport va-t-il évoluer pendant le S2 2010 et en 2011 ? Comment boucler mon budget pour le transport ? Comment négocier avec mes fournisseurs sur ce marché dynamique ? Ces questions peuvent constituer l'un des principaux défis auxquels les directeurs logistiques seront confrontés après l'été.

Sur la base de l'évolution des prix observée dans ce rapport, les stratégies traditionnelles de sourcing risquent de ne pas apporter les résultats financiers attendus pour le moment. Les auteurs croient que la dynamique actuelle du marché nécessite de reconsidérer la stratégie traditionnelle. Des plateformes de collaboration entre distributeurs et producteurs (que ce soit verticalement ou horizontalement) offrent un nouveau potentiel d'optimisation du transport. S'écarter des stratégies traditionnelles de sourcing pourrait être une autre manière de cibler le potentiel du marché.

Cela apportera des stratégies de transport nouvelles et innovantes. Ces transformations ne sont pas seulement accélérées par les perspectives économiques mais aussi par les politiques de développement durable qui sont désormais fermement ancrées dans les stratégies de la société. Etant donné que le développement durable et l'optimisation du transport ne se contredisent pas, c'est aussi un facteur qui permet d'explorer des opportunités qui n'étaient guère disponibles il y a quelques années.

Dans la prochaine édition

Cette édition a souligné l'augmentation importante des prix du T2 2010, par rapport au T1 2010. Des hausses des prix étaient attendues (voir l'édition 3), mais l'ampleur de l'augmentation a dépassé les attentes. La tendance à la hausse dans l'économie est supposée avoir également un impact sur les prix du transport bien qu'elle se soit ralentie pendant la période des vacances. L'édition 5 sera publiée en novembre 2010 et comprendra les chiffres jusqu'au T3 2010.

À propos de l'Indicateur du Marché du Transport

L'Indicateur du Marché du Transport a pour objectif de fournir des informations précises sur l'évolution des prix du transport et autres dynamiques du marché du transport aux responsables logistiques et autres groupes d'intérêt. Il est le fruit d'une collaboration entre TRANSPOREON et Capgemini Consulting.

Les indices présentés dans l'Indicateur sont basés sur la plateforme logistique TRANSPOREON, sur laquelle les chargeurs déposent leurs ordres de transport et traitent quotidiennement leurs besoins en transport avec leurs prestataires logistiques privilégiés. La plateforme gère un volume annuel de transport de plus de 2 milliards d'euros dans l'ensemble des pays européens. Les informations sont dévoilées anonymement par la plateforme puis analysées par Capgemini Consulting. Les indices mensuels sont alors calculés puis publiés trimestriellement. Outre chaque publication de l'Indicateur, un ou plusieurs thème(s) du marché sont abordés et étayés par une analyse détaillée.

TRANSPOREON et Capgemini Consulting peuvent vous aider à déterminer la meilleure stratégie à adopter, entre prix statiques et prix dynamiques. De plus amples informations à propos des deux sociétés et de leur offre de services sont disponibles sur demande.

Ce rapport est disponible à l'adresse suivante : www.transportmarketmonitor.com. Pour de plus amples informations sur les produits et les services proposés par TRANSPOREON et Capgemini Consulting, veuillez vous référer aux informations de contact précisées à la fin du présent rapport.

À propos de Capgemini et de TRANSPOREON



À propos de Capgemini

Capgemini, l'un des leaders mondiaux du conseil, des services informatiques et de l'infogérance, aide ses clients à se transformer et à améliorer leurs performances par le biais des technologies les plus adaptées. Capgemini apporte compréhension et compétences à ses clients pour ainsi favoriser leur liberté d'action et accroître leurs résultats en s'appuyant sur une méthode de travail unique, la Collaborative Business Experience™. Pour fournir à ses clients une solution optimale, le Groupe a organisé un modèle de production mondialisé baptisé Rightshore®, qui réunit les meilleurs talents dans le monde pour les faire travailler ensemble sur un projet. Présent dans plus de 30 pays, Capgemini a réalisé en 2009 un chiffre d'affaires global de 8,4 milliards d'euros et emploie plus de 95 000 personnes à travers le monde.

Capgemini Consulting est l'activité de conseil en stratégie et transformation du Groupe Capgemini, spécialisée dans le conseil et l'accompagnement des organisations dans la transformation de leur activité, de la conception d'une stratégie innovante à sa mise en œuvre, avec pour objectif permanent de garantir des résultats durables. Capgemini Consulting propose aux grandes entreprises et aux institutions publiques une approche nouvelle s'appuyant sur des méthodes innovantes, la technologie et le talent de plus de 4 000 consultants à travers le monde.



À propos de TRANSPOREON

La plate-forme logistique de TRANSPOREON optimise et accélère les processus logistiques mais développe également un réseau entre les affréteurs des entreprises industrielles et commerciales et les transporteurs, les chauffeurs et les destinataires. Les utilisateurs de la plate-forme bénéficient de solutions en ligne, telles que l'attribution électronique des transports, la gestion des plages horaires et la traçabilité des transports. TRANSPOREON permet de réduire les coûts du traitement des ordres de transport et du fret tout en minimisant les temps d'attente lors des chargements et des déchargements.

Le Groupe TRANSPOREON est l'opérateur de la plate-forme logistique TRANSPOREON, de la plate-forme d'appel d'offres TICONTRACT et de la plate-forme logistique Retail MERCAREON. Actuellement, les plates-formes du groupe mettent en relation plus de 350 chargeurs, plus de 15 000 transporteurs et plus de 60 000 utilisateurs issus de 70 pays. Aujourd'hui, les solutions du Groupe TRANSPOREON gèrent l'organisation d'ordres de transport pour un volume de 6 milliards d'euros. Les plates-formes sont disponibles dans 14 langues – le support étant, quant à lui, proposé dans 16 langues.



Capgemini

Pour de plus amples informations Benelux :
Erwin den Exter
Tél: +31 6 502 43 667
E-mail: erwin.den.exter@capgemini.com

www.capgeminiconsulting.nl

Pour de plus amples informations
Allemagne/Suisse:
Jan Müller
Tél: +49 151 4025 1670
E-mail: jan.mueller@capgemini.com

www.de.capgemini.com

Pour de plus amples informations GB:
Steve Wilson
Tél: +44 870 366 0236
E-mail: steve.wilson@capgemini.com

www.uk.capgemini.com

Pour de plus amples informations Italie:
Roberto Brugnetti
Tél: +39 02 414931
E-mail: roberto.brugnetti@capgemini.com

www.it.capgemini.com

Pour de plus amples informations Autriche:
Jan Müller
Tél: +49 151 4025 1670
E-mail: jan.mueller@capgemini.com

www.de.capgemini.com



TRANSPOREON

Pour de plus amples informations France:
Stéphanie Koerwer-Italiano
Tél: +33 (0) 1 39 21 97 28
E-mail: koerwer@transporeon.com

www.transporeon.com

Pour de plus amples informations Benelux :
Michel Haenen
Tél: +31 6 123 95 308
E-mail: haenen@transporeon.com

Pour de plus amples informations
Allemagne/Suisse:
Volkert Gasche
Tél: +49 4101 8316761
E-mail: gasche@transporeon.com

Pour de plus amples informations GB:
Charlie Pesti
Tél: +44 (0) 785 094 11 70
E-mail: pesti@transporeon.com

Pour de plus amples informations Italie:
Roberto Ostili
Tél: +39 050 552168
E-mail: ostili@transporeon.com

Pour de plus amples informations Autriche:
Alexander Sollman
Tél: + 43 (0) 664 5447 966
E-mail: sollman@transporeon.com

Equipe TMM :

Capgemini Consulting : Martijn Gommers (NL), Hugo Haarman (NL), Richard Conway (GB), Jan Mueller (DE), Erwin den Exter (NL).

TRANSPOREON : Peter Förster (DE), Michel Haenen (NL), Sandy Buch (DE), Mathias Edel (DE).

www.transportmarketmonitor.com

